Internacia Fervojisto

Dumonata organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
kaj fervojfaka revuo



ISSN 1397-4270

2018.5

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn

Jubileo en Pardubice

Karaj gelegantoj,

vi tute pravas: La IF 2018.5 malfruas - ne senmotive, sed ĝi malfruas. Necesis atendi la semajnfinon 7-a ĝis 9-a de Septembro, kien la organizantoj estis lokintaj la FISAIC-Festivalon 2018. Kaj necesis atendi la estrarkunvenon samokazan.
Dum du vesperoj ni sidis en rondo kaj ŝovis problemojn trans la tablon, sen vere trovi solvon. IFEF suferas kiel la plimulto de honorofice administrataj asocioj kaj federacioj je ftizo - je malrapida sed kontinua malfortiĝo deviganta porti la plenumendajn taskojn sur ĉiam malpli da ŝultroj. Certagrade tio estas kompensebla kaj tolerebla. Sed devige iam venas la punkto, kie la menciitaj asocioj same kiel IFEF devas koncedi ke necesas redukti aŭ kvanton aŭ kvaliton, se ne eblas konvinki fortojn el la membraro pretajn transpreni respondecon.
Kun la sekretario de la Terminara Komisiono en la IFEF-domo perdiĝis grava apoga kolono kaj necesas barakti por savi la statikon. Ne jam estas videble, kiel aspektos la provizora, nek la definitiva solvo.
Fakto estas, ke en Malago finiĝos la oficperiodo de la nuna estraro kaj ke la estonta estraro ne aspektos kiel la aktuala. Ne nur temos pri personoj sed ankaŭ pri funkcioj kaj respondecoj.
Fakto ankaŭ estas, ke ankaŭ en pasinteco jam estis malfacile konvinki niajn membrojn transpreni kaj plenumi taskojn por la federacio. En la momento nur latenta malsano manifestiĝas.
Se vi estos alparolata aŭ alskribata kun la peto pensi pri rolo en la IFEF-estraro, tiam subpremu la reflekson „estas sufiĉe da aliaj“. Tio ne estas la vero.
Alia grava temo jam anoncita en IF 2018.4, la „ĝenerala datumprotekta regularo“ (ĜDPR) aŭ „datumprotekta bazreglamento“ (DPBR) kaj la sekvoj por IFEF kaj la landaj asocioj ne havis ŝancon esti priparolata sufiĉe detale. Ni petas pri iom da pacienco.

Amikajn salutojn



Guido Brandenburg

Enhavo:

Titolpaĝo: Lokomotivo 157.006 dediĉita al la trafika fakultato de la universitato Pardubice (bildo: České dráhy), vd. paĝon 94

Internacia Fervojisto
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro
Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

Estraro de IFEF
Prezidantino: Rodica Todor (Rumanio) rodica_todor@yahoo.com
Sekretario: Vito Tornillo (Italio) vitorni@virgilio.it
Kasisto: Laurent Vignaud (Francio) laurent.vignaud@free.fr
Redaktoro: Guido Brandenburg (Germanio) guido.brandenburg@t-online.de
Gvidanto de la Faka Komisiono: Jan Niemann (Danio) niemann@kabelmail.dk

Membroj de la Redaktora Komisiono
Lene Niemann (Danio), Jean Ripoche (Francio), István Gulyás (Hungario)

Membroj de la Faka Komisiono
Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko)

Bank-Konto:
Nomo: „Laurent Vignaud"
IBAN: FR33 20041 0 1011 0929 374Y 03237
BIC: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Retejo: www.ifef.net
Facebook: https://www.facebook.com/pages/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372



(bildo: Jaroslav Matuška)

25 jarojn instruado en la trafikaltlernejo Pardubice

La unusola trafika altlernejo en la tiama Ĉeĥoslovakio nomata „Trafika Altlernejo“ kun multaj trafikfakoj ĝis 1962 havis sian sidejon en Prago. Inter 1960 kaj 1962 ĝi translokiĝis al la slovaka urbo *Žilina* kaj ŝanĝis sian nomon al „Trafika kaj Telekomunika Altlernejo en *Žilina*“. Ĝis la jaro 1993 tiu ĉi restis la sola trafika altlernejo en Ĉeĥoslovakio. En *Žilina* studis ĉiuj fervojistaj inĝenieroj kaj aliaj fakuloj ne nur pri fervojo sed ankaŭ pri telekomunikado, aero- kaj akvotrafiko. Multaj fervojinĝenieroj laboris kaj laboras ĝis hodiaŭ ĉe la tiamaj Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj (*ČSD*) kaj poste Ĉeĥaj Fervojoj (*ČD*). Ankaŭ multaj de niaj ĉeĥaj kaj slovakaj fervojistoj esperantistoj (IFEF-anoj) studis ĉi tie.

Post la dividiĝo de Ĉeĥoslovakio la 1-an de Januaro 1993 la ĉeĥaj studentoj (inkluzive la aŭtoron de tiu ĉi artikolo) subite estis eksterlandaj studentoj …

La unuaj paŝoj por fondo de trafika altlernejo en Ĉeĥio estis farataj jam en la dua duono de la jaro 1991. Jam en tiu ĉi tempo estis evidente, ke Ĉeĥoslovakio ne restos plu komuna ŝtato. Kelkaj ĉeĥaj profesoroj do kreis laborgrupon por fondo de trafika altlernejo en Ĉeĥio.
Post multnombraj intertraktoj kun estroj de la altlernejoj en Prago, *Plzeň, Ostrava* kaj *Pardubice* la grupo elektis la plej bonan kaj konkretan oferton de la rektoro de Kemi-teknologia altlernejo en Pardubice. Kune kun la urbestro li ofertis interalie ankaŭ loĝejojn por estraj profesoroj alvenontaj el *Žilina*.
La solena inaŭguro de Transportfakultato *Jan Perner* okazis la 26-an de Marto 1993.
Ĝi senprokraste komencis sian agadon kaj en vintra semestro 1993-1994 eklernis tie ne nur la novaj studentoj en la 1-a instrujaro sed ankaŭ proksimume 70 studentoj alvenintaj el *Žilina*. Prelegis ĉi tie ĉirkaŭ 20 profesoroj kaj iliaj asistantoj.
Nuntempe la Transportfakultato *Jan Perner* havas 7 katedrojn kaj centron por trafika instruado kaj esplorado. Entute tie studas 1.200 - 1.500 studentoj (inkl. la eldistancajn studentojn) en la bakalaŭra, magistra kaj doktora programoj. Oni povas studi multajn fakojn, ekz. transportekonomion, loĝistikon, teknologion kaj regadon de fervoj-, ŝoseo- kaj aerotrafiko, konstruadon kaj bontenadon de veturiloj, konstruadon de trafikvojoj k.a. Laboras ĉi tie ĉirkaŭ 90 instruistoj / esploristoj. La fakultato disponas ankaŭ pri filio en Prago, kie lernas ĉefe eldistancaj studentoj kaj okazas aliaj aranĝoj por fakuloj (trejnadoj, seminarioj ktp.).
La regulojn de fervojtrafiko oni instruas en la katedro por teknologio kaj regado de fervojtrafiko. Studentoj lernas kaj praktikas interalie priservadon de diversaj tipoj de regejaj instalaĵoj (elektromekanika, relajsa, elektronika) en la „Trafiksalono“. Studentoj povas partopreni profesiajn trejnadojn kaj post la profesiaj fakaj ekzamenoj ili rajtas labori (samtempe kun studado) kiel trajnekspedistoj, trajnkondukistoj k.a.
Karaj gelegantoj: Ĉu vi studis (studas) en iu trafika alt/lernejo? Skribu ankaŭ vi pri tiu ĉi lernejo.

Jaroslav Matuška



"Ni vojaĝas komune!" (bildo: Jaroslav Matuška)

25-jara kunlaboro

En la jaro 1993 estis fondataj la Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) kaj samjare la Jan Perner transportfakultato de la universitato Pardubice - du partneroj dekomence kunlaborantaj. La 25-an datrevenon ČD solenas per laŭokaze kolordezajnita lokomotivo 151.006.

La solena „bapto" okazis la 7-an de Septembro 2018 en fervojstacio Pardubice, kiun ĉeestis krom reprezentanto de Ĉeĥaj fervojoj kaj la Jan Perner Transportfakultato de la Universitato de Pardubice ankaŭ reprezentantoj de urbo kaj regiono Pardubice.

La lokomotivo 151.006 servas jam pli ol 40 jarojn kaj veturis pli ol 8 milionojn da kilometroj kun longdistancaj trajnoj inter la ĉeĥaj kaj slovakaj urboj. Tiun ĉi lokomotivon oni povas vidi en regula servo tiranta la eksprestrajnon EC 144 / 145 „Jan Perner" inter Prago kaj *Žilina* (SK).

Jaroslav Matuška



Aŭstra vespero: Kurt Neuwirth, FISAIC-vicprezidanto salutas la ĉeestantojn en la du oficialaj lingvoj de la federacio kaj aldone la angla. Esperante la teksto videblas sur la ekrano (bildo: Jan Niemann)

Inter blovorkestroj

Pli ol 1.000 partoprenantoj, 50 grupoj el 20 landoj – ne temas pri IFEF-kongreso, sed pri la FISAIC-festivalo okazinta de la 7-a ĝis la 9-a de Septembro en la aŭstra urbo Wels. Laŭtradicie nura muzikfestivalo ĝi de FISAIC - la Internacia Federacio de la Artaj kaj Kulturaj Fervojistaj Asocioj - ĉifoje estis organizata kiel ĝenerala sinprezento de ĉiuj sekcioj.
Ne ĉiuj vere estis reprezentataj. Tamen la IFEF-estraro decidis, ke inter ĥoroj, orkestroj, folkloraj grupoj, foto- kaj videografoj, maketkonstruantoj, pentristoj, radioamatoroj kaj filatelistoj la esperantistoj ne manku en la foiraj haloj de Wels.
Du rulafiŝoj enkadrigis la „okupitan“ tablovicon. El inter la poŝtmarkokolektantoj komence venis laŭtaj protestoj kontraŭ nia konkero kaj necesis administracia subteno por konvinki ilin, ke alia loko tute ne estus ebla. Do unu rulafiŝo maldekstre (pruntita de la LKK Vroclavo kaj varbanta por la 70-a IFK), dua rulafiŝo dekstre (pruntita de IKUE kaj prezentanta la esen-

cajn regulojn de la Esperanto-gramatiko). Enmeze tabloj kun libroj, gazetoj, broŝuroj kaj la IFEF-faldfolio tradukita en la germanan, la francan kaj la anglan lingvojn. Kaj super ĉio pendis la IFEF-slogano.



Bone lokita – la IFEF-stando estas instalata
(bildo: Laurent Vignaud)

Kun la helpo de la geedzoj Quietensky, de Leo Patek kaj de Martin Stuppnig la estraro okupis la standon dum preskaŭ la tuta aranĝo kaj envolvis pasantojn en multajn informajn konversaciojn: „Jes, mi iam aŭdis. Ĝi ne estis sukcesa, mi kredas. Ĉu ĝi ankoraŭ vivas?“

Nu – ni scias, ke ĝi vivas kaj evoluas dank‘ al la aplikantoj. Oni diskonigas regulon de varbfakulo, ke nur restas en memoro, kion oni minimume tri fojojn estas aŭdinta.

Por kelkaj estis almenaŭ la dua fojo …

Kompreneble ni kaptis okazojn viziti la aliajn sekciojn, trastudi la tabulojn kun zorge komentitaj poŝtmarkoj, diskuti kun la maketistoj pri interfacaj problemoj en internacia miniaturfervojo, antaŭ majstre faritaj fotoj admiri la eblecojn de motivelekto, perspektivo kaj koloroj, amuziĝi pri ŝajnserioza desegnaĵo montranta vaporlokomotivon kun grandega trakcia radparo (kun nur unu manko: ĝi renversiĝas en kurbiĝo) kaj certe ĝui prezentojn de dancgrupoj, de ĥoroj, de orkestroj el multaj nacioj.



Latunbrilanta tubjo akompanas ledajn pantalonojn.
Prezentas sin bavara folkloro.
(bildo: Guido Brandenburg)

La orkestroj dominis la aranĝon, malpli pro la laŭteco, pli pro la alta nivelo de la aŭdigata muziko.
Tiusence la aŭstra vespero por mi persone estis vera kulmino. Orkestro kompilita surloke el muzikistoj neniam komune ludintaj kaj unuafoje tie en Wels ekzercintaj okaze de la festivalo novkomponitan simfonieton – io tia pruvas, ke muziko ne nur ĝojigas sed ankaŭ postulas veran dediĉon. Mi levus la ĉapelon se mi havus.
La grandan surstratan manifestacion mi ne plu ĉeestis. Vokis la hejmo kaj minacis la longa vojo. Mi dankas al la estrarkolegoj, kiuj ankaŭ tie tenis nian flagon alten.

Guido Brandenburg



Dekstra fulmlampo de la *PeriLight*-prototipo (bildo: DVV-Media)

Fulmo deflanke

Traknivelaj pasejoj estas principa danĝero, kiun la fervojoj kontinue klopodas redukti per diversaj metodoj kaj strategioj. Plej bonvenaj estas okazoj nuligi pasejojn anstataŭigante ilin per konstruo de pontoj. La solvo estas kompare multekosta sed definitive plej efika. Alternative eblas

instali teknikajn sistemojn celantajn averti per lumoj aŭ bloki la straton per barieroj antaŭ alveno de la trajno.
De la ĉ. 17.000 pasejoj trans trakoj de la germana fervojo 61,3 % estas tiamaniere teknike sekurigataj. La konsiderinde granda resto de 38,7% neteknike sekurigataj situas ĉe malaltrangaj regionaj linioj, unutrakaj permesantaj trajnrapidon de maksimume 80 km/h.
La statistiko montras, ke komparante la akcidentonombron ĉe teknike kaj neteknike sekurigataj pasejoj, la proporcioj preskaŭ egalas. La kondiĉoj por la elekto de la sekurigaj principoj sekve estas ĝuste fiksitaj.
Je 90 % la akcidentojn kaŭzas la partoprenantoj de la strattrafiko pro ne-konscia aŭ eĉ konscia neglekto de trafikaj reguloj. La fervojo tiusence estas senkulpa. Tio kompreneble ne pravigas ripozon. Male ĉiu akcidento postulas strečojn por eviti plian.
Neteknike sekurigataj pasejoj en tiu rilato dumlonge restis ekster la fo-kuso. La alternativoj estis multekostaj kaj temporabaj. Nun DLR (*Deutsches Zentrum für Luft - und Raumfahrt e.V.)* eksperimentas celante per psikologiaj rimedoj influi la konduton de aŭtomobilŝoforoj.
La neteknika sekurigo baziĝas sur la aranĝo de la traknivela pasejo. Liberaj triangulaj areoj ebligas al proksimiĝanto surstrata observi la fervojan li-nion kaj ĝustatempe bremsi vidinte alvenantan trajnon. La mezuroj de tiuj trianguloj dependas de la maksimuma rapido sur strato kaj sur fervoja linio. Teni ilin liberaj estas tasko de la fervojo.
Kiu kondukas aŭtomobilon, kutimas rigardi la straton antaŭ si kaj nur esceptokaze direktas la okulojn alien – des pli eksterurbe, kie la deflankaj danĝeroj estas malpli oftaj ol en urbo. Tial antaŭ neteknike sekurigataj pasejoj ofte oni perceptas la situacion nur vidante la pasejon antaŭ si – do tro malfrue.
La sistemo de *„PeriLight“* klopodas en la ĝusta momento per simpla truko direkti la atenton de la aŭtomobil-kondukanto. Ĝi nete konsistas el du fulmlampoj apud la fervoja linio, starigitaj en la apudtrakaj ekstremoj de la „observo-trianguloj“. Ili elsendas intermite blankan/rozkoloran lumon, post kiam indukcia ŝaltilo en la strato estas registrinta la alvenon de aŭtomobilo.
La okulo kapablas en la fokusa punkto percepti detalojn kaj kolorojn, flan-ke de ĝi pli bone kontrastojn kaj movojn. Intensa moviĝanta impulso

deflanka subkonscie vekas la atenton. Tiun reflekson eluzas la sistemo por altiri la rigardon al la direkto, el kiu povas proksimiĝi danĝero. La efiko estas evidenta, dum hela tago same kiel en krepusko kaj malhelo.
La aparatoj laŭdifine ne estas signalteknikaj instalaĵoj kaj tial ankaŭ ne devas trapasi la longan agnoskan proceDon. Aktuale daŭras la elprovo ĉe unu referenca pasejo, dum kiu agoj kaj reagoj de aŭtomobilistoj diversaĝaj estas registrataj per kamerao muntita en la respektiva veturilo. La elprovo estu vastigata al pluraj pasejoj. Anticipeble en la proksima estonto ni renkontos tiujn lumojn apud pliaj neteknike sekurigataj traknivelaj pasejoj.

Fontoj: DVV-Media EI 1/16, DB Netz AG, nombroj kaj kvantoj el jaro 2016

Guido Brandenburg

Bruo kontraŭ estetiko – ambivalenco de interesoj

La urbo *Česká Třebová* kuŝas en relative mallarĝa valo tra kiu kondukas ĉefa ŝoseo kaj ankaŭ grava fervojlinio en direkto de *Praha* al *Brno* kaj al *Ostrava*. La fervojo estis konstruita meze de la 19-a jarcento kaj de tiu tempo ĝi ludis kaj ankoraŭ ludas gravan rolon en la ĉiutaga vivo de la urbo. Komence la linioj al menciitaj urboj estis tie unutrakaj kaj la fervojstacio malgranda. Dum multjara ekzistado de la fervojo necesis aldoni duan trakon, la linio en direkto al *Praha* nun eĉ estas



La situo de la fervojo en Česká Třebová
(bildo: Ladislav Kovář)

kvartraka, la longeco de la fervojstacio kun diversaj trakogrupoj hodiaŭ atingas ĉirkaŭ kvin kilometrojn. Pro la priskribitaj geografiaj kondiĉoj la stacio kaj la linioj trairas centron de la urbo, kio kaŭzas multajn problemojn kaj por la urbo kaj por la fervojo.

La situacio nun pliakriĝas ĉefe pro tio, ke estas preparata projekto por rekonstruo de la tuta fervojstacio enkadre de renovigo de ĉefaj koridoroj en Ĉeĥa Respubliko. La koncepto antaŭvidas krome alikonstruon de trakaro, de subirejoj, kajoj, sekuriga sistemo ktp.

La plue kreskonta trafiko necesigas konsideri kreskontan bruon. Sekve oni planas ankaŭ konstruaĵojn laŭlonge de trakoj en interna urbareo – t.n. „kontraŭbruajn murojn". La tasko por la projektkompanio estis klara – plenumi la kondiĉojn de higienaj normoj rilate al permesita bruonivelo.



Motorvagonaro en intermura koridoro
(bildo: Guido Brandenburg)

Post publikigo de unuaj proponoj kiamaniere solvi tiun problemon, inter urbanoj leviĝis vigla diskutado plejparte kun negativaj komentoj. En la projekto oni proponis instalon de diversaltaj muroj – iuloke eĉ kvin metrojn super la stratoj. Tiu solvo – eble efika, sed certe ne estetika tute ne plaĉas al tiuj loĝantoj, kiuj argumentas, ke la fervojo ekzistas en la urbo jam 170 jarojn kaj la loĝantoj en domoj aŭ loĝejoj proksimaj al la fervojlinio jam kutimas la trafikon sur reloj kaj ne volas rigardi el siaj fenestroj al iuj ajn muroj. Aliaj loĝantoj grumblas pro troa bruo, kiu malhelpas al ili trankvile ripozi aŭ dormi.

Do ekestis tasko por projektistoj trovi tian solvon, kiu estu akceptebla por ambaŭ grupoj kaj samtempe plenumu higienajn normojn. La rezulton ni ekvidos post finpretigo de la rekonstrulaboroj.

Ladislav Kovář



Hodiaŭ striko ...
(Muntobildo: Guido Brandenburg)

Francaj reformoj de la fervojo

Pasintjare la francoj elektis la novan prezidenton Emmanuel Macron pro liaj promesoj pri ŜANĜOJ. Estis necese grandskale ŝanĝi multajn aferojn, ekz-e la ŝtatan fervojkompanion SNCF, por ke ĝi estu fleksebla por la nuntempa kaj estonta konkurenco. Sed tamen, kiam li komencis realigi tiujn planojn, Francio ne estis tute preta.
Ekzemple inter la fervojistoj ekis striko en Aprilo 2018. Oni volis ĝis Junio striki du tagojn, labori tri tagojn, striki du tagojn ktp. La iniciatantoj de la striko estis la sindikatoj, sed en Francio la sindikatoj ne havas grandan subtenon. Ekz-e nur ĉ. 10% de la fervojistoj estas sindikate organizitaj. Sekve la striko ne tute paralizis la fervojan trafikon, sed ĝi ĝenis multajn homojn.

Montriĝis relative rapide, ke la subteno al la striko de tago al tago malfortiĝis, ne nur ĉar homoj spertis diversajn ĝenojn, sed ankaŭ ĉar homoj, kiujn oni demandis surstrate, esprimis, ke fakte necesas tiuj ŝanĝoj.
Meze de junio 2018 kun granda plimulto, sed daŭre kontraŭ la deziro de la sindikatoj, la du parlamentaj ĉambroj de Francio, la nacia asembleo kaj la senato, akceptis la leĝproponon pri reformoj de SNCF.
Tio signifas i.a. ke

- ekde 2020 la novdungitoj ne plu estos ŝtataj oficistoj kun la avantaĝoj de ekz-e aŭtomataj salajroaltigoj, vivlonga protekto kontraŭ maldungo kaj liberbiletoj por familianoj,
- plej malfrue en 2023 la regionoj post publikaj adjudikoj decidu, ĉu SNCF aŭ konkuranto de en- aŭ eksterlando prizorgu la regionan trafikon,
- la ŝtata subvencio al SNCF forfalos,
- la registaro investos ĝis 2026 3,6 ĝis 3,8 mld. da EUR por renovigo de trakoj – 50% pli ol dum la antaŭa jardeko,
- la registaro transprenos 35 mld. EUR de la entute 55 mld. EUR, kion ŝuldas SNCF – 25 mld. en 2020 kaj 10 mld. dek jarojn poste,
- SNCF fariĝos ordinara akcia kompanio, sed daŭre kun malpermeso vendiĝi al privatuloj.

La franca transportministro Elisabeth Borne diris, ke „(…) neniu registaro engaĝiĝis tiugrade por la reltrafiko.”
Malgraŭ la decido en la parlamentejaj ĉambroj la sindikatoj daŭrigis la dutagajn strikojn kun tritaga interrompo ĝis fino de Junio.
Se/kiam post la adjudikoj en 2023 dungitoj de SNCF devos ŝanĝi labor-entreprenon, tiuj dungitaj antaŭ 2020 konservos kelkajn „ŝtatoficistajn kondiĉojn” en la nova firmao.

Fontoj:
Politiken, 20180408
Frankfurter Allgemeine Zeitung, 20180618

Kompilis Jan kaj Lene Niemann



La rekorda MLX01-1 nun ripozas en muzeo (bildo: Ernst Quietensky)

Nostalgio kaj rekordoj

SCMAGLEV Railway Park nomiĝas impona fervojmuzeo en *Nagoya, Aichi-Ken*, Japanio. La ekspozicio gvidas la vizitantojn tra la tuta historio de fervojveturiloj de la lando.

Ĝi prezentas ankaŭ profilon de teknologio kaj dezajno, la historian kaj industrian fonon, kiu karakterizas la gravecon de fervojo en Japanio. La eksponataj veturiloj reprezentas la spurojn kiujn postlasis la diversaj epokoj de japana fervoj-historio. En diversspecaj sektoroj oni trovas teknologion kiu akcelis la rolon de japana fervojo. Rimarkinda estas ankaŭ la imagokapablo de la arkitektoj, kiuj per siaj eltrovoj kaj evoluoj riĉigis la ĉiutagan vivon de fervojuzantoj.

En la grandega veturilhalo troviĝas 39 ekzempleroj el diversaj epokoj de la japana fervojhistorio. Tuj post la enirejo videblas tri simboloj de la

japana altrapida fervojo. Ĉiu el tiuj reprezentas rapidecrekordon de sia epoko.

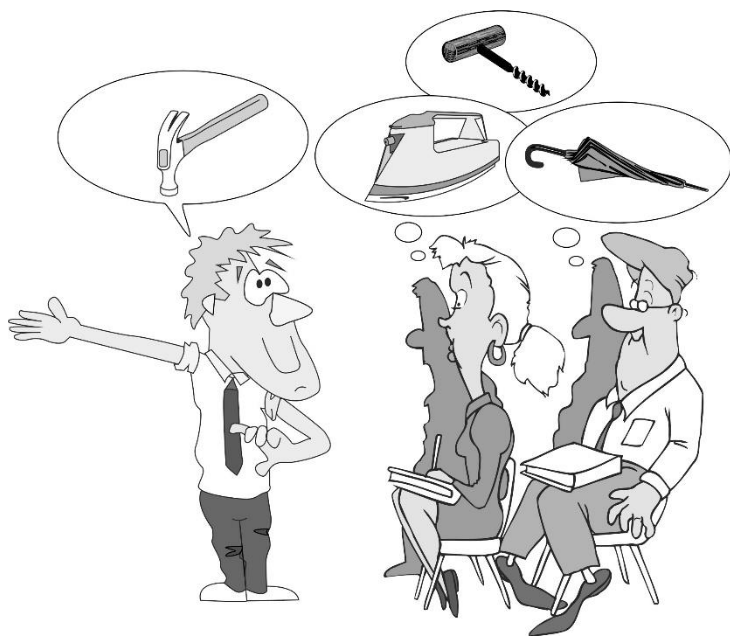


Ankaŭ tre rapida: la etŝpura C62
(bildo: Ernst Quietensky)

La serio C62 estis la plej granda kaj plej rapida vaporlokomotivo de Japanio. Kun rapideco de 129 km/h ĝi atingis tutmondan rekordon de etŝpuraj vaporlokomotivoj en la jaro 1954 (*showa 29*).
Apude troviĝas la unua serio (955) de *Shinkanzen 300x*, per kiu en la jaro 1996 (*Heisei 8*) altiĝis la tutmonda rapidecrekordo de elektrizitaj fervojoj al 443 km/h.
Laste vidiĝas la *MLX01-1*, magnetŝveba trajno kun superkonduktivaj bobenoj el la jaro 2003 (*Heisei 15*), kiu denove rompas mondan rekordon per 581 km/h. Tiu ĉi trajno atendas sian ekfunkcion post finkonstruado de la 556 km longa trako inter Tokio kaj *Osaka*, antaŭvidata por 2027. La veturdaŭro inter tiuj du urboj sumas 65 minutojn, kun nur unu halto en *Nagoya*, kiu estos atingota post 40 minutoj de Tokio.
Apud tiuj "rekordĉevaloj" troviĝas 32 ne malpli interesaj veturiloj, kiuj montras la plibonigon de sekureco kaj rapideco en fervoja sistemo. Inter ili la *Shinkanzen* de serioj 0, 100 kaj 300. Tiuj trafikis en la *Tokaido Shinkanzen* Linio kiel ekzemplo de nova teknologio. Ankaŭ la veturiloj de serio ED 11, klaso 1 kaj serio *Moho 52* el pasintaj epokoj inaŭguris novajn eraojn. Per la serio *Kuha 381* kaj *Kiha 181* oni vidas atestantojn de modernigo kaj evoluigo de novaj teknologioj. Tiuj veturiloj plibonigis la rapidecon kaj komforton por pasaĝeroj.
Sed *SCMAGLEV Railway Park* prezentas ankoraŭ iom pli …
Per filmoj oni povas sperti vojaĝimpresojn de diverstipaj fervojveturiloj. Oni povas lerni kiel funkcias fervojoj kaj kian rolon ili ludas en la socio. En "*Shinkanzen Train Driving Simulator*" oni mem povas sperti vojaĝon en trajnunuo de serio N 700 (aktuale la plej uzata serio) el la pozicio de la

kondukejo. Krome samspecaj kondukadsimuliloj de serioj 313 kaj 211 estas je dispono por vizitantoj. Tiuj ricevas la eblecon mem konduki trajnon en “Konvencia Trajnkondukadsimulilo”, mem malfermi kaj fermi pordojn kaj anonci necesajn informojn.
Atingebla estas la muzeo de la *Nagoya* Centra Stacidomo per *Aonami-Line* en 26 minutoj.

Reiko kaj Ernst Quietensky



Lasu la terminologion resti en la centro

Kion oni evoluigis dum longa tempo, oni facile kaj rapide povas detrui … kaj nur malfacile denove restarigos …

La sveda nacia terminologia centro (TNC) estos fine de 2018 ĉesigata. La centro ekzistas 77 jarojn, kaj la laboro estas ĉiam karakterizata de faka kaj

analiza kompetenteco, respekto por la neceso de altnivela(j) faklingvo(j) kaj forta fido je unueco kaj klareco.

La centron financis ĝis nun subvencio de la ŝtato kaj pagoj de ’klientoj’, ĉar la centro laboris por la publikaj instancoj, same kiel ĝi ĉiam solvis taskojn por privataj entreprenoj.

En la jaro 2014 la sveda registaro decidis ŝpari monon kaj ĉesigi la pagon subtenan al diversaj institucioj, inter ili TNC. Post protestoj, diskutoj kaj analizoj estis decidite, ke ekde 2017 la subvencio, kiun ĝis tiam ricevis TNC, iru anstataŭe al ‘La lingva konsilantaro’. La posedantaro de TNC konkludis, ke ili ne povas daŭrigi sen tiu subvencio kaj decidis ĉesigi la aktivadon de TNC per ‘libervola likvido’.

Tiu likvido (kun efektivigo fine de 2018) okazas, dum en la socio estas pli kaj pli granda kompreno kaj konscio, ke gravas la laboro por faklingvo kaj terminologio. Pro tio estas eĉ pli strange ĉesigi TNC, diras Henrik Nilsson, kiu laboris ĉe TNC 1997 - 2018 kaj estas prezidanto de EAFT, la Eŭropa Asocio Por Terminologio.

La lingva konsilantaro esploras kiel eblas daŭrigi kaj plievoluigi la laboron de TNC, sed la spertuloj mankos kaj la buĝeto ne estos kiel antaŭaj.

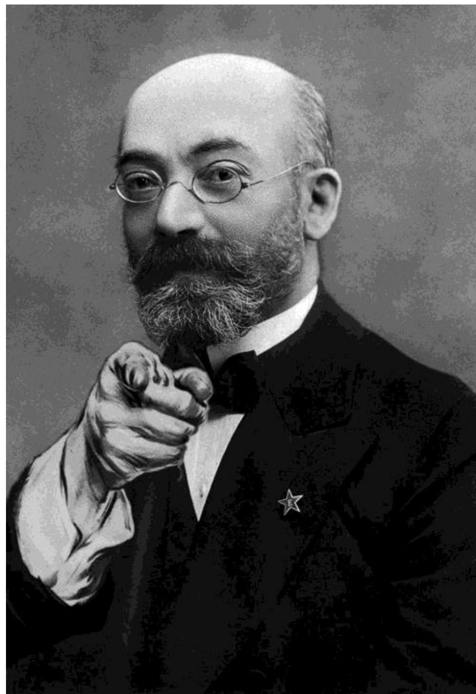
Tio montras (ankoraŭfoje), ke ege gravas terminara kaj terminologia laboro, kaj ni ĝuste dum la kunveno de Faka Komisiono en Vroclavo solene promesis unu al la alia, ke per niaj komunaj fortoj ni kiel eble plej bone daŭrigu la laboron kaj ne perdu la spertojn, atingojn, respekton kaj estimon akiritajn.

Fontoj:
SPRÅK 5/2018
Hejmpaĝoj de TNC kaj EAFT

Jan Niemann

Baldaŭ 110 jaroj IFEF

Proksimiĝas la jaro 2019 en kiu IFEF fariĝos 110-jara. Ni ne nur baku kukon kaj kolektu kandelojn sed prenu la baldaŭan datrevenon kiel okazon por kompletigi la federacian retrospektivon. La aktuale lasta suplemento finiĝas en la jaro 1999. Sekve mankas la lastaj dudek jaroj. La respondeculo por la IFEF-laborgrupo pri historio direktis leteron al multjaraj membroj petante kunlaboron. Eble vi havas dosierojn, listojn, notojn, kiuj helpus lumigi la koncernatan tempon.



Ni publikigas la leteron por eventuale vastigi la subtenon por la alskribitaj personoj:

Kara ...,

IFEF 110-jariĝos en 2019 – dum la UK en Barcelono en 1909 establiĝis la unuaj kontaktoj inter fervojistaj esperantistoj, kaj ekde tiam oni povas paroli pri movado fervojista en Esperantio.
Ni deziras diversmaniere festi pro tiu jubileo.
Historion de IFEF pritraktis diversaj homoj tra la jaroj, kaj plej laste eldoniĝis historia suplemento en 1999. La tasko por ni ĉiuj nun estas prepari novan historian suplementon pri la lastpasintaj 20 jaroj.
Mi scias, ke dum tiu periodo nia federacio alfrontis multajn problemojn. La fervoja strukturo en la mondo ŝanĝiĝis; okazis multaj reorganizoj kaj privatigoj, kaj la laborkondiĉoj multe ŝanĝiĝis por la fervojistoj.

Malgraŭ la fakto, ke dum tiu 'jardudeko' okazis ĉesigoj de landaj asocioj kaj malaltigo de la membronombro de IFEF, mi opinias, ke ni por nia historio havu fokuson sur pozitivaj aferoj kaj atingitaj celoj:

- *du kongresoj okazintaj ekster Eŭropo – en Ĉinio 2006 kaj 2015*
- *staĝoj naciaj kaj internaciaj organizitaj de landaj asocioj*
- *jarkunvenoj de landaj asocioj kun eksterlandaj gastoj*
- *seminarioj kaj kunvenoj – internaj kaj malfermaj al la publiko – ekz-e KAEST*
- *grava kaj sukcesa laboro terminologia*
- *fakaj kunvenoj kaj ekskursoj dum UK-oj (ekde Firenze 2006, Kopenhago 2011)*
- *fakaj artikoloj kaj prelegoj*
- *kunlaboro kun aliaj instancoj, fervojaj kaj esperantaj – UEA, ILEI, TAKE, ICH, UIC …*
- *partopreno en foiroj – ekz-e INNOTRANS*
- *…*

La listo enhavas 'nur', kion mi ĝuste nun povas elĉerpi de mia propra kapo. Certe estas multaj aliaj konsiderindaj punktoj.

Mi petas vin legi tiun liston kaj samtempe cerbumi pri okazaĵoj, eventoj, personoj kaj kontribuoj en via landa asocio, inter individuaj membroj en via lando aŭ en via memoro, kiuj estas menciindaj en nia nova historia suplemento.

***Ĝis la 15-a de Novembro vi respondu al mi**, tiel ke mi povu poste kolekti ĉiujn informojn. La rezulto de niaj komunaj streboj aperu dum la jubilea kongreso en Malago en Majo 2019.*

*IFEF estas nenio sen landaj asocioj kaj individuaj membroj …**mi bezonas VIAN helpon** por solvi tiun taskon. Kun antaŭdanko pro via kontribuo amike salutas*

Jan Uldal Niemann
Respondeculo laborgrupo pri historio